船舶事故等調査報告書

平成２７年２月２６日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	２０１４長第９５号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成２６年９月１７日　１１時００分ごろ
発生場所	長崎県松浦市鷹（たか）島北方沖（北曽根） 　松浦市所在の貝瀬（かいせ）灯台から真方位０６１°２,０００m付近 　（概位　北緯３３°２８.３′　東経１２９°４５.８′）
事故等調査の経過	平成２６年１０月２０日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 　原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 　船種船名、総トン数 　船舶番号、船舶所有者等	 警備艇　はど、２１トン 　１４０８３７、内閣府
乗組員等に関する情報	船長、六級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	両舷の推進器翼及び推進器軸に曲損等
事故等の経過	本船は、船長ほか２人が乗り組み、警察官１人を乗せ、船首約０.６m、船尾約１.４mの喫水により、鷹島北方沖を約１２ノットの対地速力で手動操舵によって南進した。 　本船は、船長が、操舵室左舷前部の操縦席に座って操船し、日比水道に向けるつもりで、ＧＰＳプロッターの画面で北曽根を左舷側に見ながら小さな舵角で徐々に左転していたところ、平成２６年９月１７日１１時００分ごろ北曽根に乗り揚げ、擦過した。 　本船は、両舷の推進器翼等に損傷を生じて航行不能となり、船長が携帯電話で職場に救助を依頼し、来援した船舶に佐賀県唐津市呼子（よぶこ）港へえい航された。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北東、風速　約3m/s、視界　良好 海象：波高　約１m、潮汐　上げ潮の初期、潮高　約１１４㎝（波瀬（はせ）（伊万里湾））
その他の事項	船長は、目視と‘０.５海里レンジとし、自動コースアップモードで表示されたＧＰＳプロッターの画面’（以下「本件プロッター画面」という。）により、船位の確認を行っていた。 　ＧＰＳプロッターの取扱説明書によれば、画面の表示モードには、ノースアップ、コースアップ及び自動コースアップがあり、自動コースアップモードでは、２２.５°以内のコース変更であれば、最初のコースが画面の上方向に固定されたままであり、２２.５°以上旋回したときは、その瞬間の方位が画面の真上方向になるように再描画されるようになっている。

	船長は、左舵を取った際、北曽根が本件プロッター画面の左上に表示されており、北曽根を避ける進路で航行していると思っていた。 北曽根は、本事故当時、海面下であり、船長は、北曽根を視認できなかったものの、海図（Ｗ１６６）及び本件プロッター画面で確認していた。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	 あり あり なし 本船は、鷹島北方沖で本件プロッター画面を見ながら航行中、北曽根を左舷に見て２２．５°未満の左転をする際、船長が、北曽根を避ける進路で航行していると思い込んだことから、北曽根に向かって航行し、北曽根に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、北曽根が本件プロッター画面の左上に表示されていたことから、北曽根を避ける針路で航行していると思い込んだものと考えられる。 船長は、本件プロッター画面を拡大表示していれば、自船位置が北曽根に接近していることに気付くことができ、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、鷹島北方沖で本件プロッター画面を見ながら航行中、北曽根を左舷に見て左転する際、船長が、北曽根を避ける進路で航行していると思い込んだため、北曽根に向かって航行し、北曽根に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・浅水域を航行する場合、ＧＰＳプロッター画面の表示範囲を拡大したり、表示モードを適切に活用して、浅所、船位及び進路を確認すること。